Scandinavia nell'inverno di luce

Il periodo: 20 febbraio - 26 marzo 2013

L'itinerario.

Milano – Rostock- Trelleborg- Lulea – Haparanda – Inari – Ivalo – Kirkeness- Berlevag - Gamvik – Capo Nord – Tromso –Kiruna - Lofoten – Bodo - Voss – Odda – Copenhaghen - Nordlingen – Bolzano – Milano

Il mezzo: Furgonato Concorde Compact su meccanica Ducato

Anno 1998 Lunghezza m. 5,20 Motore 2.8 TDID

Pneumatici Pirelli chrono winter

Chiodi: best grip

Riscaldamento: webasto + truma

L'equipaggio: Anna e Alberto, 62 anni

Camperisti da 34 anni

Il viaggio in sintesi

Km. Totali percorsi: 12.651 Di cui 7233 con i chiodi. Litri di gasolio usati:1100,22

media km 11,49/l, va considerato che la media è sfalsata per il fatto di aver usato il gasolio anche

per il riscaldamento.

Premessa:

Questi sono appunti e osservazioni frutto della nostra recente esperienza.

Le nostre soste spesso sono state casuali, anche se il progetto era molto preciso.

Il viaggio è stato preparato nei mesi precedenti, attingendo alla nostra esperienza di viaggiatori e a quella di alcuni amici che avevano effettuato un percorso simile in precedenza e che hanno gentilmente condiviso con noi il loro sapere.

È un viaggio stupendo ma non va affrontato alla leggera: occorre capacità di adattamento alle varie situazioni impreviste e imprevedibili, capacità organizzativa, preparazione fisica e psicologica.

Le ore di guida sono molte, l'attenzione deve essere sempre alta, le strade sono decisamente diverse da quelle italiane.

Bisogna ricordare sempre che ogni inconveniente è un problema e ogni problema è un grosso problema.

Consultare molto attentamente le cartine, il concetto di paese non è uguale in tutti i paesi e non sempre quello che è segnato sulle carte come centro abitato offre i servizi cui siamo abituati: quindi non fare mai scendere il serbatoio sotto la metà, specie se il combustibile serve anche per il riscaldamento, avere sempre scorte di viveri e acqua.

L'acqua in Norvegia costituisce un problema: mentre in Svezia è possibile riempire una tanica nei distributori, la Norvegia non prevede la stessa opportunità. Noi abbiamo recuperato acqua potabile sui traghetti e per lavare i piatti e sciacquare il bagno abbiamo sciolto la neve.

La cassetta del bagno è possibile vuotarla nei servizi che si trovano lungo le strade, se sono aperti..

Non molti campeggi sono aperti in questa stagione, generalmente quelli nelle grandi città.

Non li abbiamo mai usati non per partito preso ma perché dove servivano erano chiusi e dove erano aperti non servivano a noi.

Tecnica

Il mezzo:

E' un furgonato Concorde Compact su Ducato 2.8 tdid del 1998 (quindi di 15 anni) e con circa 140000 km alla partenza. Nessuna modifica meccanica ma solo normale manutenzione, cambio olio e filtri, revisione ai freni ed ammortizzatori nuovi. La batteria di avviamento e quella dei servizi erano quasi nuove. Tutte le luci interne sono a led.

In Svezia ho montato una mascherina (autocostruita) per limitare il flusso d'aria al radiatore e mantenere il motore in temperatura in particolare nelle giornate più fredde ed in discesa.

Il mezzo si è comportato molto bene, è partito sempre al primo colpo e non ha mai avuto inconvenienti. Unici guasti la rottura di una spazzola tergicristallo (avevo il ricambio) e della pompa lavavetro. La batteria dei servizi (AGM da 92 Ah) è stata ampiamente sufficiente e non ha fatto sentire la mancanza di un generatore. Avevamo: Pala da neve/ghiaccio, spazzole dei tergicristalli, assi e cunei, catene da neve, tanica flessibile per l'acqua, cassetta degli attrezzi.

Il principale difetto riscontrato sono stati gli spifferi, in particolare dalle porte di guida (Pur viaggiando spesso in inverno non lo avevamo mai notato: l'aria artica è diversa!)

Abbiamo utilizzato gli oscuranti termici interni per i vetri della cabina. Pur avendoli, non li avevamo mai usati: li abbiamo trovati veramente scomodi.

Non usiamo gli oscuranti esterni per essere sempre pronti a partire.

Per noi sono caratteristiche importanti il peso a vuoto contenuto (circa 2600 kg), con una portata residua di 700 kg e la distribuzione dei pesi uniforme (50% avantreno e 50% retrotreno), lo sbalzo posteriore minimo, la sezione frontale e laterale ridotte. Tutto questo comporta un comportamento ottimale su strada, guida rilassante, facilità di inversione di marcia, buona aderenza anche in salita e minore sensibilità al vento laterale. Caratteristiche importanti sempre, ancor più su fondi a bassa aderenza.

Naturalmente, con qualsiasi mezzo (quasi) si può fare qualsiasi cosa (quasi). Le uniche cose che riteniamo indispensabili sono i chiodi da ghiaccio ed il riscaldamento a gasolio.

Riscaldamento

Truma a gas di serie e riscaldatore a gasolio Webasto AirTop 2000, con tubazioni separate per poter essere usate separatamente od in contemporanea.

L'idea era di utilizzare prevalentemente il Webasto, con la Truma di riserva in caso di freddo eccessivo o di guasto al Webasto. È importante avere una seconda possibilità di riscaldamento in caso di emergenza, a -2° si sopravvive con un buon sacco a pelo, a -20° no.

Abbiamo usato esclusivamente il Webasto, che si è dimostrato adeguato in tutte le situazioni.

Il gas è servito solo per cucinare e per l'acqua calda (Il frigorifero è a compressore, ma in questo viaggio non ha faticato molto).

Pneumatici e chiodi

Pneumatici invernali chiodabili Pirelli Chrono Winter e chiodi Best Grip. Ottime prestazioni per ambedue, tenuta rassicurante in tutte le situazioni di neve e ghiaccio.



I chiodi si montano con un normale avvitatore, io ho impiegato circa 3 ore. Non serve avere gli pneumatici chiodabili, ma aiuta perché si utilizzano le sedi predisposte e quindi è facile avere una disposizione regolare dei chiodi. Le ruote anteriori si chiodano sterzando, per le posteriori di solito occorre montarle. Io li ho chiodati tutti senza dover togliere le ruote, facilitato dallo sbalzo posteriore ridotto: E' sufficiente stendersi a terra (anzi sul ghiaccio).

Noi abbiamo chiodato le gomme a Lulea e le abbiamo tolte vicino ad Oslo: in totale sono 7233 km in tutte le condizioni, quindi un test impegnativo.

Vantaggi principali rispetto ai chiodi tradizionali: Riduzione di peso (ci si porta dietro solo chiodi ed avvitatore), flessibilità nel decidere dove e quando montarli e smontarli, e totale autonomia. Avevamo un avvitatore con doppia batteria al litio, che è stato sufficiente per montaggio e smontaggio senza dover mai ricaricare.

Fotografia

Reflex (corpo macchina antipolvere-antipioggia) con due obiettivi (grandangolo 10-20 mm e normale 18-55 mm). Abbiamo usato il grandangolo meno del solito, perché con la neve era spesso difficile avvicinarsi ai soggetti e servivano focali più lunghe. Sarebbe stato utile avere un teleobiettivo e forse un secondo corpo macchina.

La nostra reflex impiega batterie a stilo ed in questo tipo di viaggi utilizziamo le batterie al litio non ricaricabili che hanno lunga durata ed ottima resistenza al freddo. Non abbiamo mai avuto problemi ne per il freddo ne per la condensa.

Comunicazioni

La spesa telefonica è stata contenuta (scheda Italiana) e la copertura buona quasi ovunque.

Per la posta e le previsioni del tempo avevamo un netbook con chiavetta e inverter per la ricarica. Abbiamo speso circa 130 € con connessioni quasi giornaliere.

Ottima la tenuta della batteria, in media tre giorni di durata. Velocità di connessione al di fuori dei centri principali (quasi sempre) affidabile ma lenta.

Cartografia

Cartine Freitag al 400.000 per la zona nord, ottime per il dettaglio ma scadente la qualità della carta. Atlante Europeo del TCI e cartina generale dell' Europa per la pianificazione generale.

Un assortimento delle solite guide.

Come al solito il navigatore è stato usato un paio di volte e poi rinchiuso nella cassapanca.

Lingue

L'Inglese è parlato e compreso da molti, ma non da tutti. Utile anche avere una conoscenza di base di Svedese e Norvegese che permetta, se non di parlare, di leggere etichette ed istruzioni al supermercato, decifrare indicazioni stradali e previsioni del tempo, comprendere i toponimi.

Avevamo i soliti vocabolarietti di ambedue le lingue, ma in vista dei prossimi viaggi stiamo meditando di seguire un corso.

Previsione del tempo

Non vanno mai sottovalutate le condizioni atmosferiche ed è bene essere al corrente delle previsioni locali. Noi abbiamo utilizzato regolarmente i seguenti siti: www.yr.no per la Norvegia e www.yr.no per la Norvegia e www.smhi.se per la Svezia. Sono privi di elementi di disturbo quali video, fotografie e pubblicità e quindi si consultano agevolmente anche con connessioni lente. Sono in lingua locale con parziale traduzione in Inglese, ma è semplice acquisire la terminologia di base.

Utile consultarli regolarmente, con particolare attenzione agli avvertimenti.

Le strade

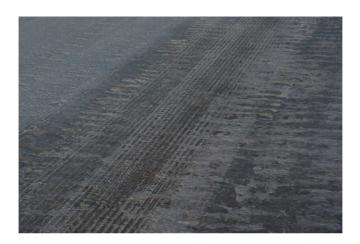
Le situazioni più frequenti sono di neve compatta, ghiaccio liscio, ghiaccio fresato, ghiaccio rotto dal passaggio di mezzi pesanti con buche e tole ondulè.



Neve compatta



Ghiaccio liscio



Neve portata dal vento

Ghiaccio fresato

La neve è farinosa ed II vento, spesso presente, la sposta con rapidità costruendo lingue di neve sulla strada nel giro di pochi minuti. Normalmente è morbida, ma presa in velocità può far sbandare.

In Svezia le strade principali hanno generalmente il fondo molto salato, quindi sono pulite anche se sporcano molto il parabrezza.

In Finlandia le strade hanno il fondo nevoso e bisogna stare molto attenti ai laterali, perché a volte sulle strade secondarie terminano in modo netto e con uno scalino che può essere anche considerevolmente alto. Se capita di rimanere in panne, segnalare molto bene di avere bisogno di aiuto, sono tutti molto gentili e si fermano ma solo se capiscono che ne avete la necessità.

In ogni caso le strade sono percorse in modo più o meno regolare dalle varie pattuglie e prima o poi qualcuno che vi tira fuori si trova.

Il sistema delle Vegbom o vejbom

In Norvegia le strade sono molto ghiacciate, anche le principali che spesso sono le uniche.

Capita di trovare sbarre (vegbom/vejbom) che le chiudono. Ci si mette in colonna e si aspetta che arrivi lo spazzaneve per procedere. A volte c'è una tabella con gli orari, altre si attende e basta.

Consigliamo di occupare l'ultimo posto del gruppo: i locali procedono a velocità molto elevata e mettendosi primi si rallenterebbe tutto il gruppo.

Noi perdevamo generalmente i contatti nei primi 500 metri e siamo stati seminati anche da una betoniera.

Nelle strade più difficili, la colonna è conclusa da un mezzo di soccorso; se non c'è la "scopa" accertarsi di essere stati visti per evitare che la sbarra venga riabbassata prima del vostro arrivo, non succede niente ma si deve aspettare il convoglio successivo e la nuova apertura della sbarra.

Molte strade sui fiordi sono chiuse nel periodo invernale e i traghetti fanno servizio solo nei tratti sprovvisti di alternative. Anche le gallerie possono essere provviste di porte antineve che si aprono automaticamente all'avvicinarsi del veicolo.

Difficoltà

Freddo: la zona più fredda è la Finlandia e le aree adiacenti (Nord Svezia ed entroterra del Finnmark norvegese). Si può limitare controllando le previsioni del tempo, ed eventualmente spostandosi prima in Norvegia. Noi abbiamo avuto una minima di -26°C in Finlandia, senza problemi.

Vento: E' forse il problema principale. Le bufere di vento (per i marinai: 7 Beaufort ed oltre) sono state numerose, alcune volte abbiamo dovuto spostare il camper (anche di notte). Il vento si alza quasi di colpo. Anche in questo caso verificare le previsioni. Qui aiuta avere un mezzo piccolo. In viaggio il vento annulla la visibilità e rende difficile procedere, si perdono tutti i riferimenti.

Ghiaccio: con gomme termiche e chiodi si affronta senza problemi. Attenzione comunque a non lasciare cadere l'attenzione.

Buio: Noi preferiamo viaggiare con la luce, per vedere il panorama. Perciò siamo partiti verso il 20 febbraio quando le giornate cominciano ad essere abbastanza luminose. E' il loro secondo inverno (Inverno di luce) dopo quello buio del periodo natalizio.

Scelta dell'itinerario

L'itinerario classico per Capo Nord attraverso la costa svedese è il più breve, semplice ed economico. I pochi tratti critici si limitano al tratto finale (E69), ma anche questa è molto migliorata rispetto al passato. Inoltre ci si muove in una zona con presenza turistica, anche se molto ridotta rispetto all'estate.

Se ci si spinge nelle penisole di Nordkyn e Varanger le cose cambiano, le strade sono più strette e con fondo irregolare, il guardrail spesso manca, i tratti a vegbom molto più lunghi e frequenti, alcune discese su ghiaccio possono impensierire specie se come noi vi avventurate sulle strade più secondarie. Sono anche le zone più belle.

L'itinerario lungo la Norvegia (per noi il ritorno) è più lungo, difficile e costoso del percorso svedese, ma più bello. E' più costoso rispetto alla Svezia perché più lungo, il gasolio è più caro, e ci sono traghetti e pedaggi vari.

Ovunque al nord le difficoltà del percorso dipendono dalle condizioni del tempo: quella che con tempo bello è una strada idilliaca può diventare impegnativa e pericolosa se c'è bufera.

Alimentazione

La vita nei paesi nordici costa mediamente di più, con l'unica eccezione del pesce in Norvegia.

Quindi abbiamo prestato una particolare attenzione nel fare la spesa e non abbiamo mai pensato di uscire a

In particolare sono molto care le verdure, la frutta e gli alcolici, birre comprese.

In tutti i supermercati, anche nel Nord, c'è una buona disponibilità di prodotti surgelati sia per quanto riguarda carne, che pesce e verdure, l'unico problema può essere che le confezioni, specie per la carne, sono spesso di grosso taglio.

Molto meno disponibilità di quanto mi aspettassi invece per le verdure in scatola.

Il pane è buono, sia quello già affettato che quello intero, lo yogurt è spesso in confezioni da litro, il burro non è un granchè.

Per gli appassionati del made in Italy a tutti i costi, si trovano moltissimi prodotti italiani: pasta, sughi, biscotti, olio e aceto balsamico, non sempre molto più cari che in Italia.

La nostra cambusa era provvista di pasta, sughi, riso, tonno, parmigiano-reggiano, olive, capperi, erbe aromatiche, caffè, latte condensato, thè e tisane, birre e un paio di bottiglie di vino.

Sul posto abbiamo acquistato i prodotti freschi e piatti pronti.



(cous-cous con gamberi, cavolini di Bruxelles e creme fraiche)

Abbigliamento

Abbigliamento tecnico da montagna, con particolare attenzione a mani, piedi e testa. Ottimi i primi strati termici.

Attenzione alle scivolate sul ghiaccio, quindi scarponi e racchette per camminare.

Pagamenti

I pagamenti si effettuano normalmente con bancomat o carta di credito. Si può eliminare totalmente il contante ed evitare di cambiare come abbiamo fatto noi in Norvegia. Per i pedaggi in Norvegia abbiamo fatto l'abbonamento all'Auto Pass, molto comodo www.autopass.no

Avevamo varie carte di credito per limitare le perdite di tempo in caso di smarrimento, smagnetizzazione o altri problemi.

II viaggio

20 febbraio:

Milano - Bad Wilsee.

Partenza tra baci, abbracci, saluti vari, come se stessimo partendo per il Polo, mentre invece ci fermeremo prima.

Attraversiamo la Svizzera, passo del San Bernardino.

Pernottiamo nell'area delle Terme di Bad Wilsee.

21 febbraio

Bad Wilsee- Gotha

Contrariamente a ieri, troviamo freddo, il cielo si copre e incappiamo in una grande nevicata. Sostiamo in un'area nei pressi dell'autostrada all'uscita di Gotha, pensando che nel caso la nevicata continui, l'autostrada dovrebbe essere pulita per prima.



22 febbraio

Gotha - Rostock

Abbiamo fatto bene a decidere per la sosta in autostrada: la nevicata continua, la temperatura si aggira sui - 3° e potenziamo l'abbigliamento.

Le strade sono sempre buone, tendono a imbiancare solo verso i 400 metri.

Ci fermiamo per la notte al porto di Rostock dove esistono ampi spazi.

23 febbraio

Rostock - Ahus

La partenza è per le 8 e avendo dormito al porto non costa fatica essere puntuali.

La temperatura è attorno agli zero gradi, ma il vento è parecchio freddo.

La traversata fino a Trelleborg dura 6 ore.

Sbarcati in Svezia abbiamo il primo impatto con le strade locali spesso sommerse dalla neve spostata dal vento.



Il vento inoltre si aggira minaccioso anche all'interno del camper, intrufolandosi tra mille spifferi che non sapevamo di avere.

Risultano provvidenziali gli avanzi di tessuto termico che ci eravamo portati dietro; la mobilità nell'entrare e nell'uscire dal camper è un po' limitata, ma la temperatura è molto più confortevole.

Ci fermiamo per la notte ad Ahus, apparentemente nel parcheggio di un ristorante che dall'assenza di impronte supponiamo essere chiuso.

La neve riduce spesso le opportunità di parcheggio.

24 febbraio

Ahus - Gotha kanal

Come al solito le mappe ci prendono la mano, così si decide di by-passare Stoccolma puntando verso Jonkoping.

A tratti nevica, il vento è forte e rafficato ci sono -2°.

Nel pomeriggio il cielo si apre, riappare il sole, si sale a 0°, sembra primavera.

Visitiamo Gramma e Vastena, col lago ghiacciato e gente che vi pattina sopra.

Puntiamo verso il Gotha kanal e parcheggiamo vicino ad una chiusa.

Alle 18 è buio pesto e si prevede una notte fredda.



25 febbraio

Gotha kanal - Sandviken

La temperatura al mattino è di -7° e c'è una fitta nebbia, l'umidità notturna si è congelata sugli alberi che se solo spunta un raggio di sole, brillano come cristalli.

Troviamo acqua all'interno dei servizi lungo le strade, dove appositi cartelli ne indicano la potabilità e vuotiamo anche la cassetta nei vuotatoi.

Facciamo un giro sul lago Storsjon.

L'istmo che divide il lago in due è pieno di casette che brillano di luci nel buio che comincia a scendere. Mucchi di neve, casette rosse, lucine alle finestre, abeti.....



Il parcheggio però non si trova, quindi torniamo all'Arena sportiva. Con le ultime luci, mettiamo il cappottino esterno al radiatore del camper.

26 febbraio

Sandviken-Skelleftea

Alle 6,30 c'è luce, cominciamo a spostare in avanti le nostre giornate. La temperatura è di -8,2° Durante la notte, qualche conduttura si è gelata e quindi il nostro serbatoio interno è diventato un pozzo. Lo spessore della neve aumenta e non si distinguono i laghi dai prati.

Le strade sono sempre pulite.

La E4 si riduce spesso ad una corsia ogni senso di marcia e il vento rafficato impone molta attenzione alla guida.

Alle 15,30 si comincia a sentire il tramonto, alle 16,30 si vedono i fari, alle 17,30 è buio.

Cominciamo a vedere la blue light.



Arriviamo al porto/stazione di Skelleftea, fuori dalla strada principale si comincia a pattinare.

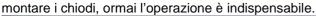
27 febbraio

Skelleftea - Haparanda

Questa mattina ci ha lasciato la pompa del lavavetro.

Alla bisogna, lanciamo un po' d'acqua cercando di colpire il parabrezza e spalmandola sul vetro coi tergicristalli: la manovra ha una scarsa efficienza ma qualcosa fa anche se poi si scatenano comportamenti da casalinga isterica al primo sorpasso.

Visitiamo il villaggio parrocchiale di Gamlastad nei pressi di Lulea e approfittiamo del tranquillo posteggio per





Mentre in previsione delle prossime nevicate, vengono effettuati grandi spostamenti della neve già caduta, in sole 3 ore circa, Alberto vince la prova chiodatura.

Sicuramente non un tempo da pit-stop Ferrari, ma più che dignitoso vista la mancanza di esperienza. Fortunatamente la configurazione del mezzo ha permesso di evitare lo smontaggio delle ruote, anche se ci sono volute un po' di acrobazie.

Ripartiamo facendo lo stesso rumore degli altri.

Ad Haparanda ci fermiamo in quello che supponiamo essere il parcheggio del parco cittadino. Dal parcheggio parte una pista di fondo illuminata e ne approfittiamo.

28 febbraio

Haparanda - Vuotso

Continuano i grandi spostamenti di neve.

Arriviamo al villaggio di Babbo Natale e passiamo il Circolo Polare Artico: il cartello che ne segna il passaggio è lo stesso che ce lo ha segnalato trent'anni fa, tutto il resto è cambiato a cominciare dalla strada che ora è asfaltata, anche se in questo momento facciamo un atto di fede a crederlo: le strade sono innevate ma asciutte e la neve è polverosa. Il vetro finalmente resta pulito.

Vuotsio, la porta dei Sami, ci accoglie con una nevicata, -5° e strade perfettamente "glassate". Parcheggiamo davanti al centro di cultura Sami, evidentemente chiuso, approfittando anche di una montagna di neve che ci ripara dal vento.

Alle 16,55 (locali 17,55) è buio.



1 marzo

Vuotso- confine Finlandia Norvegia

Durante la notte la temperatura è precipitata e il termometro segna -26°.sembra proprio che abbiamo trovato il Grande Nord.

Il motore parte al primo colpo, sarà merito degli scongiuri?, e anche il webasto regge bene.

Facciamo il pieno e il distributore reclamizza gasolio garantito fino a -37° .

Il problema principale è la sghiacciatura dei vetri interni, operazione faticosa che deve essere ripetuta per lungo tempo.

Durante il giorno la temperatura risale a -20.

Viaggiamo col webasto acceso, il ventilatore al massimo, la coperta con le maniche, utilissima in viaggio e la boule dell'acqua calda.

Approfittando del sole e di una delle poche strutture aperte, visitiamo il museo della cultura dei Sami e delle popolazioni Nordiche a Inari e vediamo una foto "storica" della strada Inari- Ivalo come l'avevamo percorsa noi: fa una certa impressione avere vissuto avvenimenti definiti storici e già approdati a un museo !!!!!!!



Partiamo per Kirkeness sulla 971 e circa 20 km. prima della frontiera il fattaccio: incrociamo un camion a tutta manetta e, vuoi lo spostamento d'aria vuoi la distrazione, ci ritroviamo con due ruote giù. Inutili i tentativi di scavare, lo scalino è uno scalone di circa 50 cm., inutili i tentativi di ricorrere alle varie dotazioni di bordo, assi e simili.

I locali si fermano ma non si viene a capo di molto.

Ci mettiamo in contatto con la nostra assicurazione che ci chiede la posizione e i punti di riferimento. Superiamo lo sconforto derivante dal non sentirci compresi (che punti? Il miliardesimo abete a destra e l'altrettanto miliardesimo mucchio di neve a sinistra?) e aspettiamo che l'assicurazione avvii la procedura (sic).

Sopraggiunge una pattuglia della polizia di frontiera che a quanto è dato capire percorre con regolarità la strada, parlottiamo, si scusano di averci lasciati così a lungo nei pasticci (2 ore e 30 circa) e ci comunicano che anche il pullmann di linea passato poco prima e un'altra auto sono usciti di strada. Il che ci fa sentire meno imbecilli.

Sopraggiunge anche un fuoristrada, privato, che prova con successo e molti strattoni a tirarci fuori. Ok, è andata, ce la siamo cavata con un obolo di 30 € e una bottiglia di vino.

Con gran felicità, nostra e loro supponiamo, riavvisiamo l'assicurazione di annullare la procedura. Un po' provati dall'esperienza proseguiamo fino alla frontiera e ci fermiamo per la notte.

È importante avere un numero certo per contattare l'assicurazione in caso di emergenza, noi non riuscivamo a fare chiamate col numero verde.

2 marzo

Frontiera-Batsfjord

Ci alziamo con -20°, ancora un po' storditi.

Verso Kirkeness nevica senza nuvole: è l'umidità che sale dal mare e subito si congela e precipita. Dopo la prima spesa norvegese, ripartiamo verso Vadso, il traghetto fa solo servizio estivo.

La strada è una lastra quasi continua di ghiaccio che viene reso più ruvido da una passata di fresa.

Prima del Vidda incontriamo la prima Vegbom: aperta per fortuna.

L'altopiano è un mondo fatato di bianco e luci rosa e blu.



Ci fermiamo al molo di Batsfjord, la temperatura è di -11°.

3 marzo

Batsfjord-Ifjord

Ci svegliamo e partiamo sempre prima, semplicemente perché la luce del giorno è spostata in avanti, alle sei è giorno e vale la pena di sfruttare tutte le ore di luce, così la sveglia suona intorno alle cinque. Partiamo per Berlevag, sempre sull'onda dei ricordi.

La strada percorre un lungo tratto di fiordo e assume un aspetto più convenzionalmente nordico.

La penisola di Varanger offre due aspetti molto diversi tra loro: Batsfjord il deserto di neve, Berlevag neve e rocce.

Ci riincamminiamo per Tana Bru e Ifjord.

Questo tratto di strada è uno dei più impegnativi: una continua lastra di ghiaccio con salite e discese che le condizioni rendono toste. Impieghiamo 20re e 30 per circa 80 km. e ci consideriamo fortunati perché è domenica e quasi non ci sono camion in giro.

Arriviamo ad İfjord e scopriamo che in questa stagione il paese quasi non esiste, il campeggio è chiuso e il distributore di benzina è disattivato.

In questo tratto di strada è importantissimo pensare ai rifornimenti: tra Ifjord e i distributori esistono 80 km. verso Tana Bru, 100 verso Gamvik e 120 verso Lakselv.



Dormiamo davanti all'ex distributore, unico luogo agibile.

4 marzo

Ifjord - Gamvik

Con -12° partiamo per la penisola di Nordkyn, che si rivelerà essere uno dei luoghi più belli del viaggio, insieme a Varanger, secondo la nostra opinione.

Il vento è decisamente molto forte e la temperatura in camper non sale oltre gli 11°.

Isoliamo ulteriormente il portellone posteriore e chiudiamo la porta del bagno, l'unica del nostro appartamento.

Interrotto il giro d'aria la temperatura sale un pochino.

Alle 20, sotto quella che sembra essere una grandinata, ci spostiamo verso il faro, posizione ideale per l'aurora boreale.

Il nostro percorso viene interrotto pochi metri dopo da una bufera di vento e neve, il mattino dopo sapremo che il vento ha superato i 72 km./h.

In pochi secondi non si riesce più a vedere la strada, riusciamo a rientrare in paese, ma non si capisce assolutamente più dove siamo.

Con una certa preoccupazione mettiamo la prua al vento supponendo di essere abbastanza, quasi del tutto fuori dalla carreggiata.

Sono momenti piuttosto intensi: il vento solleva blocchi di neve spostati in precedenza dagli spazzaneve e ci si deve muovere in continuazione per seguire la direzione del vento.

In un momento di tregua, riusciamo a spostarci accanto ad una casa dove in precedenza avevamo visto uno spazio libero.

Passano alcuni abitanti del luogo che portano a passeggio il cane (?!) nessuno dice nulla, quindi dovrebbe andare bene.

La notte si preannuncia ballerina.



5 marzoGamvik – Russenes
Il mattino il cielo è livido e non promette granchè.
Ci muoviamo alle 6 con -15.



Durante la notte la bufera è continuata e vediamo la neve stampata sulle finestre dei primi piani delle case. Ci mettiamo in un luogo sicuro e diamo un ulteriore chiodatura alle gomme.

Mentre attendiamo la kolumnatide delle 7,30, perché la strada è chiusa, ci spiegano che tempeste come quella della sera precedente sono frequenti e sempre improvvise.

Arriva lo spazzaneve, pulisce la strada e si mette davanti.

Nei dieci minuti dell'attesa la strada sparisce nuovamente sotto la nevicata.

Si alza la sbarra e si parte: chi c'è c'è, gli altri aspetteranno le 10,30 per passare.

Durante il percorso ci attendono altre due Vegbom e sono tutte impegnative: bisogna mantenere una certa velocità, anche se non la loro, ma non ci si deve perdere di vista e si deve rimanere abbastanza lontani per non essere accecati dalla neve sollevata dal precedente mezzo.

Ci appostiamo al bivio per Capo Nord e riusciamo anche a vedere l'aurora boreale: un perfetto arco di gelida luce tra il turchese e il verde.

6 marzo

Russenes –Gjesvaer Partiamo per Capo Nord, il tempo è splendido, forse questa volta lo vediamo.



Le gallerie hanno la porta antineve in entrambe le direzioni .

La strada è molto migliorata e si perde un po' il senso dell'avventura che ci aveva accompagnato nel primo viaggio, il panorama però è quello che ricordavamo.

Siamo puntuali al convoglio delle 11,30 per l'ultimo tratto.

La strada è ristretta dalla neve, è ghiacciata e spesso ripida.

Capo Nord è sempre una meta e ci perdiamo nei ricordi.

Alle 13,30 si riparte.

Siamo ultimi, perdiamo praticamente subito il convoglio e arriviamo con la sbarra di uscita già abbassata. Lo spazzaneve è però ancora lì e ci fa uscire.

Alle 16,30 nevica ed è scesa una fitta nebbia.

Ci appollaiamo su uno scoglio a Gjesvaer e ci rintaniamo come due lemming nella tana.



Gjesvaer – Hammerfest

Durante la notte il vento ha consigliato uno spostamento in zona meno aperta.

Siamo a -9°

La sbarra è calata e ci tocca un'attesa di 2 h e 30.

La nevicata continua e i bastoncini rossi ai bordi della strada sono indispensabili.

Rinunciamo ad andare ad Havoy, la strada è molto poco frequentata e continua la tormenta di neve, ancora

non lo sappiamo ma questo è il primo di quattro giorni di bufera.



Arriviamo ad Hammerfest e ci fermiamo in un parcheggio: tutti i parcheggi in città sono a pagamento fino alle 17, la carta di credito non viene accettata e non abbiamo monete, tutti i pagamenti in Norvegia sono stati effettuati col bancomat.

Sono le 16,40, coscienti di stare truffando la città di ben 20 minuti, ci fermiamo defilati sotto una nevicata sempre più intensa.

Abbiamo notato che quando nevica le regole della precedenza vengono modificate: ha la precedenza chi ha maggiori difficoltà, ad esempio chi è in salita e non chi proviene da una strada principale. Seppur molto sensato è parecchio destabilizzante.

8 marzo

Hammerfest- Alta

Nuvoloso, vento rafficato -8°

A fasi alterne, continua la bufera di neve. Bisogna stare molto attenti alla velocità dei loro mezzi, se è scritto che il limite è 90 km/h, loro vanno a 90.

Oggi siamo stati seminati da una betoniera con un'altra betoniera a rimorchio.

Ci appostiamo per la notte in un parcheggio laterale alla strada dopo Alta, in attesa dell'aurora che, puntuale non arriva.



9 marzo

Alta-Tromso

Il cielo è sempre più scuro e il termometro segna -12°

L'acqua sta diventando un problema, in Norvegia non hanno necessità di pulire i parabrezza e quindi i distributori non sono attrezzati .

Nei bagni pubblici i lavandini sono spesso microscopici e i wc sono chimici.

Troviamo l'acqua sui traghetti e muniti di una bottiglia da mezzo litro, riusciamo a riempire due bottiglie grandi: ci sentiamo ricchi.

Le bufere continuano e molto spesso la strada è una pista da sci e i paletti ai lati diventano l'unico riferimento.

Se però si apre un attimo il cielo, lo spettacolo torna ad essere impagabile.

Prendiamo i due traghetti verso Tromso e nel primo tratto siamo accompagnati da un gruppo di capodogli. Sui traghetti i mezzi fino a 6 metri pagano come le auto, quelli più lunghi spesso raddoppiano o triplicano o peggio.

Ci fermiamo per la notte sul piazzale dopo il secondo traghetto, perché la visibilità è azzerata dalla neve. Sono le 17,15 è buio.



Tromso -Abisco

Ha nevicato tutta notte e si è ballato come al solito.

Durante la notte il piazzale è stato ripulito più volte dallo spazzaneve.

Al mattino ripartiamo seguendo appunto lo spazzaneve di turno, ma come al solito, lo perdiamo rapidamente.



L'acqua di ieri è stata sufficiente per i piatti della sera, il caffè e il the di oggi, tutti i giorni ce ne prepariamo un thermos che finiamo in giornata: il freddo non fa venire sete ma il vento disidrata quindi usiamo questa strategia per ricordarci di bere.

Raccogliamo neve che servirà per sciacquare il bagno e lavare le pentole, in questo viaggio abbiamo optato per i piatti usa e getta.

A Tromso tutti i parcheggi sono a pagamento e solo uno accetta carte di credito, alla modica cifra di 20 NOK/h. Quindi ci limitiamo a un veloce giro in città, è domenica presto e non c'è nessuno in giro,



Dopo Tromso la E6 migliora e spesso si allarga., il fondo invece è spesso la versione invernale della tole ondulè.

Un po' depressi dal tempo, ci dirigiamo verso Kiruna, sperando anche di trovare acqua in Svezia. Sostiamo in un'area prima di Abisco

11 marzo

Abisco- bivio per Lofoten

Approfittando del gran raccolto di neve di ieri, oggi pulizia generale: seppur scaldata è un'esperienza da brivido.

Ci dirigiamo all'ice hotel di Jukasjarvj: a noi è piaciuto.

L'ingresso per due è di 650 SEK.

La temperatura è di -15° e all'interno è ancora più freddo.



Bivio - Honningsvaer.

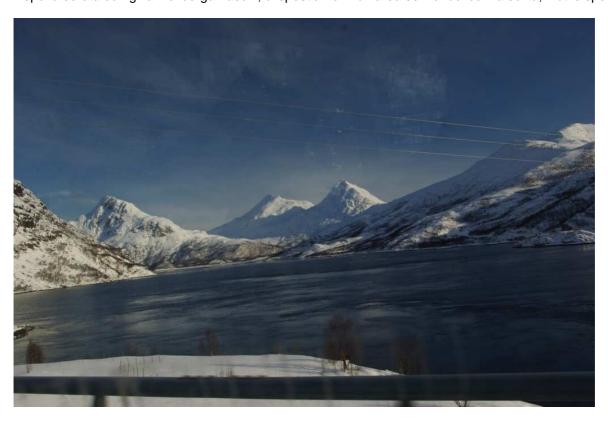
Alle otto la temperatura è di -17° , cielo perfettamente sereno: vai che questa è la volta che le vediamo le Lofoten.

Per quanto riguarda l'abbigliamento siamo in assetto di guerra, ovviamente fredda.

Primo, secondo, terzo strato, calzamaglia e pantaloni termici.

Man mano che ci si inoltra nell'arcipelago la temperatura si rialza un pochino.

Dopo la serata con gli amici bergamaschi, ci spostiamo in un'area senza luci con la solita, inutile speranza.



13 marzo

Honningvaer – Ronnsberg

Solita nevicata durante la notte, circa 15 cm e -6°.

Arriviamo fino ad A°.

Nonostante in questa stagione ci siano un sacco di turisti, prevalentemente per le immersioni e lo sci, tutte le opzioni, tipo musei, sono chiuse.

Girelliamo per il paese, le solite foto coi merluzzi appesi.

La pesca è iniziata da poco e i merluzzi sono ancora freschi, fortuna che c'è sempre vento.

Cominciamo ad avvertire un po' di stanchezza, quindi oggi giornata tranquilla.



Ronnsberg – Strannes Oggi giornata di graupeln -4° Continuiamo l'esplorazione delle Lofoten.

L'ambiente è sicuramente interessante ma riteniamo che in estate i contrasti siamo maggiori Dormiamo vicino al radhuset.



15 marzo

Strannes- Tromfors.

Partiamo alle 6,50 con – 10°: le Lofoten sono state una pausa termica.

Il fiordo di Bodo è molto bello, cominciano i pagamenti autostradali: noi abbiamo trovato solo pagamenti con telecamere quindi è stato importante attivare l'autopass prima di partire.

Arriviamo a Saulstrommen per vedere il fenomeno del maelstrom.



Poi deviamo sulla 812 per il ritorno.

Ritroviamo la E6 e passiamo il Circolo Polare in un ambiente assolutamente adeguato al ruolo: un grande altipiano completamente innevato da metri di neve da cui emergono le cime delle betulle e popolato da renne che attraversano in corsa la strada, preferibilmente a dieci cm dal paraurti, facendo anche magre figure sul ghiaccio.

E se scivolano loro vuol dire che la strada è proprio una lastra: una volta di più benediciamo i chiodi. Dopo il passo segue un lunghissino, noioso e inevitabile tratto fino a Mol Rana.

La strada è sempre molto lenta.ci fermiamo a Trafors nel parcheggio della locale scuola di sci.

16 marzo

Tromfors - Kristiansund

A 100 km. da Trondheim ricompare il terreno, siamo a -3° e il sole attraverso il parabrezza scalda. Giro per Trondheim dove abbiamo avuto la sorpresa di vedere soste limitate per i camper.

La E6 è asfalto, ma come si gira su strade secondarie, anche se quella per Kristiansund non ci sembrava proprio tale, ricompare il ghiaccio, vetrato, ancora più infido perché non visibile. Parcheggiamo in un'area di sosta su un'isola tra due ponti.



Kristiansund - Vestnes

Per la prima volta dopo un sacco di giorni, questa mattina non dobbiamo sghiacciare i vetri.

Ci divertiamo ad andare su e giù per i ponti dell'Atlantic Vagen che percorriamo con uno splendido sole: durante il giorno arriviamo a +10°, non sembra nemmeno più inverno.

Alla sera siamo già parcheggiati al porto, quando arriva l'avviso di altissima probabilità di aurora, dovrebbe essere visibile anche molto in basso.

Rapidissima consultazione della cartina e ci fiondiamo su una strada secondaria alla ricerca di una sosta senza luci.

Percorriamo una cinquantina di km e troviamo quello che dovrebbe essere il posto giusto: niente luci, vista libera a nord, ovviamente non è in piano, come del resto molte delle precedenti soste.

Ci appostiamo, quasi stabiliamo dei turni di guardia ma... niente.

Ok l'unica aurora resterà quella vista all'inizio e che avevamo un po' snobbato pensando fosse solo la prima.



Vesnes-Berge

Scopriamo di esserci intortati in una zona di strade chiuse: oltre al Trollstigen, prevedibile, è chiuso anche il Geiranger e il traghetto funziona solo in estate.

Viriamo su Tafjord che scopriamo aver vissuto una tragedia simile al Vajont..

La tempaeratura sale a +7, la neve non è più polverosa , le strade sono asciutte.

Resta l'insidia di quando ci si sposta dalla principale anche solo per fermarsi a lato strada.

Ci fermiamo alle 18,30 con luce ancora piena.



19 marzo

Berge - Voss

Partiamo per Fjaerland con -6°, durante il giorno però la temperatura risale un po'.

A Fjaerland il museo è chiuso, come il resto del paese.

Tra una cosa e l'altra oggi percorriamo più di 60 km. di tunnel, davanti ad uno dei quali aspettiamo, causa lavori, per un'ora e trenta il passaggio.

Stanno rettificando e allargando moltissime strade usando la soluzione tunnel, che però tolgono molto del paesaggio.

Insomma i fiordi in inverno non ci entusiasmano come avevo sperato.

Stavkirkye di Burgund e poi tirata fino a Voss, dove sostiamo alla fine del paese.



20 marzo

Voss - Odda

Continua l'avventurosa esplorazione delle gallerie norvegesi, all'interno delle quali si può trovare di tutto: rotonde, bivi, parcheggi, spirali, e dei cantieri in corso d'opera sulle strade, con deviazioni e attese. I pedaggi stanno diventando veramente tanti: abbiamo pagato (40 + 40 NOK) anche su una strada single trak con passing places, solo perché è stata riclassificata historic route.

Cerchiamo anche alcune cascate ma sono irraggiungibili a causa del livello della neve che ne impedisce l'accesso a meno di non affondare fino al collo e non sempre c'è parcheggio per fermarsi e attrezzarsi con le ciaspe.

La temperatura è sufficiente per togliere la mascherina del radiatore, non ancora i chiodi



Odda – Horten

Il primo giorno di primavera ci accoglie col solito vento e con -1°

Partiamo per l'Hardangervidda tra valli coltivate a meli e lamponi.

Sulla strada per Hardanger ci fermiamo per 40 minuti causa tir traversato, a dimostrazione che senza chiodi anche loro hanno problemi.

Al passo ritorniamo agli ambienti che più ci piacciono: molta neve anche se con più alberi.

Ultimo vidda, ultima stavkirkye a Heddal.

La sera siamo all'imbarco per Moss, il parcheggio è gratis dalle 18 alle 8.



22 marzo

Horten – Goteborg

Ci rendiamo tristemente conto che ormai il nostro viaggio è finito, togliamo i chiodi dopo 7322 km. Non facciamo più "rumore di nord"



23 -24 - 25 - 26 marzo

Il viaggio ormai è finito anche se il freddo, il vento e la neve ci hanno accompagnati per tutto il ritorno, quasi a ricordarci dove eravamo stati.

Siamo scesi lungo la Danimarca perché il traghetto da Trelleborg a Rostock c'è due volte al giorno e non coincidevano gli orari, ma non è stato assolutamente conveniente.

Nessuna frase celebre alla fine, solo una promessa: ritorneremo.

